

**3 febbraio  
2022**



IN COLLABORAZIONE



---

**Dopo le recenti modifiche al Codice civile  
in materia di contratto di trasporto  
e spedizione cosa cambia  
e quali le conseguenze sui contratti  
in essere e futuri?**

---

**DOCENTI:**

Avv.ti Claudio Perrella, Alessio Totaro e Pietro Nisi  
di *RP Legal & Tax*

Corso in streaming

Con la conversione del Decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152 nella legge 233/2021 sono state apportate alcune modifiche alle disposizioni del Codice Civile in materia di trasporto e spedizione.

Prime modifiche alla disciplina del codice civile in materia di spedizione dal 1942

Le innovazioni (anche se in parte recepiscono la prassi consolidata e le indicazioni già pervenute dalla giurisprudenza) avranno alcune ricadute sui rapporti contrattuali esistenti e futuri

«Art. 1737. - (Nozione)

*Il contratto di spedizione è un mandato con il quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie»;*

La precisazione (in grassetto) riflette probabilmente il dibattito emerso in giurisprudenza relativo all'inquadramento di fattispecie in cui lo spedizioniere originariamente opera quale mandatario senza rappresentanza, e successivamente indica il proprio mandante.

Una situazione ricorrente ad esempio è la stipulazione di contratti di trasporto marittimo nell'ambito dei quali lo spedizioniere indica l'identità del mandante, che viene inserita nella casella "*shipper*" della polizza di carico.

La norma ora modificata ammette espressamente l'indicazione della identità del mandante.

Potranno emergere nella pratica contestazioni in merito alla sussistenza del potere di rappresentanza

Dove ed in che modo va conferito il potere di rappresentanza?

Nel contratto e/o nel mandato di spedizione, nella corrispondenza successiva?

la forma dovrà di regola avere la stessa forma del contratto oggetto di stipulazione ad opera dello spedizioniere

Genova,  
30 luglio, 2021

Oggetto: Spedizione COSU6256711810 – 34 x 20' tiles  
Vendita all'asta dogana di AQABA (Giordania) per mancato ritiro merce

Egredi Signori,  
con la presente informiamo che la vostra spedizione COSU6256711810, arrivata al porto di Aqaba il 14 aprile 2020, è stata venduta all'asta in quanto il ricevitore si è reso non rintracciabile e non ha mai ritirato la merce contenuta nelle nostre unità.  
Siamo, quindi, costretti a farVi notare che stando all'articolo Nr. 23 della nostra polizza di carico sotto riportato per pronto riferimento - è unicamente obbligo contrattuale del Merchant (e voi siete caricatore in polizza come da allegato) quello di ritirare la merce dopo la notifica dell'arrivo della stessa.  
Il mancato ritiro della merce è, quindi, inteso come un inadempimento dell'obbligazione contrattuale con tutte le conseguenze legali da questo derivanti.

Ricordiamo che dal 01 Luglio 2016 i cntrs potranno entrare in porto solo se provvisti

di VGM dichiarato tramite [www.coscoshipping.it](http://www.coscoshipping.it)

+++++

**RESTA INTESO CHE IL RAPPORTO CONTRATTUALE SCATURENTE DAL PRESENTE BOOKING**

**ADVICE SI INSTAURA ESCLUSIVAMENTE CON LA VS AZIENDA E NON CON EVENTUALI VOSTRI**

**MANDANTI O QUALSIASI ALTRO SOGGETTO TERZO**

+++++

**LE TARIFFE DI ADDEBITO PER EVENTUALI SOSTE TML (INCLUSO DG E RF CARGO)**

**SONO CONSULTABILI SUL NOSTRO SITO WEB [WWW.COSCOSHIPPING.IT](http://WWW.COSCOSHIPPING.IT)**

Per la giurisprudenza la fornitura da parte del vettore di container impiegati per lo stivaggio delle merci è inquadrabile come contratto di locazione, distinto dal contratto di trasporto, che espone il caricatore al pagamento di un corrispettivo per l'eventuale ritardato svuotamento e riconsegna.

La disciplina dunque è quella dei canoni dovuti per effetto di locazione (con prescrizione quinquennale, senza applicare la prescrizione del contratto di trasporto)

Il principio vale anche se le compagnie marittime impiegano contenitori dei quali non sono proprietarie, disponendone per effetto di leasing agreements.

Quali sono le conseguenze di eventuali ritardi o inerzie da parte del vettore marittimo nel segnalare le soste ed attivarsi per lo svuotamento dei container?





Tribunale Genova sez. I, 07/01/2020, n. 15 *Agenzia Marittima Le Navi SpA contro Sc. & Costigliolo Srl*

“La posizione raggiunta dalla giurisprudenza è piuttosto netta, ed è nel senso che la fornitura da parte del vettore di container impiegati per lo stivaggio delle merci dà vita ad un contratto di locazione, distinto dal contratto di trasporto, che espone il caricatore al pagamento di un corrispettivo per l'eventuale ritardato svuotamento e riconsegna. *Di regola il vettore indica, sulla polizza di carico che regola il trasporto, la rata giornaliera di controstallia per ogni giorno di sosta del container, destinata a scattare a seguito di un primo periodo di franchigia e che progressivamente si incrementa nel tempo”.*

10

Cassazione n. 12888/2009, Soc. Ari c. Soc. Grandi Traghetti Gilnavi.

*“la questione di diritto consiste nello stabilire se sia o non sia configurabile una responsabilità del vettore verso il caricatore (conduttore dei containers), tenuto al pagamento del canone durante il tempo di giacenza dei contenitori, per aver ommesso di avvertirlo del mancato ritiro della merce da parte del ricevitore oltre il tempo da considerarsi normale .... ovvero se tale omissione addirittura comporti la cessazione dell'obbligo del conduttore del pagamento del canone per essere il mancato conseguimento della disponibilità dei contenitori da parte del locatore-vettore riconducibile al fatto dello stesso vettore”.*

qualora si ritenesse ininfluenza l'eventuale ritardo maturato dal vettore si finirebbe per determinare una situazione irragionevole, ingenerando *“la possibile convenienza economica per il vettore-locatore di astenersi dall'informare il caricatore»*

«Art. 1739. - (Obblighi dello spedizioniere)

1. Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del mandante.
2. Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, **salva espressa richiesta del mandante**»;

La precisazione anche in tal caso muove dalla constatazione che è spesso oggetto di contestazione tra mandante e spedizioniere l'esistenza o meno di un mandato ad assicurare la merce, e l'idoneità della copertura assicurativa così stipulata (si pensi in particolare ai numerosi casi accaduti in passato di coperture stipulate ai sensi delle ICC edizione 82 in luogo delle più protettive ICC 2009).

La norma mette ora in chiaro che non vi è un obbligo ad assicurare, ponendo dunque a carico del mandante istruzioni precise ed univoche in merito alla stipulazione della copertura assicurativa.

MA resterà di regola a carico dello spedizioniere la valutazione dell'idoneità della copertura da stipularsi in relazione alla tipologia del trasporto ed ai rischi cui è esposta la merce.

# THE COLLAPSE OF

HANJIN

## Polizza Merci 1983

*Art. 4 ....L'Assicuratore non risponde altresì dei sinistri a determinare i quali abbia concorso la colpa grave dell'Assicurato nell'utilizzazione del mezzo di trasporto, ove di questo l'Assicurato disponga, ovvero nella scelta del mezzo di trasporto o del vettore, spedizioniere o altro intermediario allorché il trasporto sia affidato a terzi.*

### CLAUSOLA DI DELIMITAZIONE DELLA GARANZIA N. 98/01 ASSICURAZIONE MERCI I (PIENO RISCHIO)

Art. 2 (Esclusioni) — Sono esclusi i danni causati da:

*b) colpa grave del Contraente o dell'Assicurato nella scelta del vettore o del mezzo di trasporto;*

Varianti adottate nella prassi assicurativa

Polizza Merci Trasportate integrata con le Institute Cargo Clauses A ed. 1982 oppure 2009.

Esclusione di copertura per i sinistri in relazione ai quali vi è una colpa con previsione dell'assicurato nella scelta del vettore o dello spedizioniere.



ICC 1982: escludono la copertura per l'eventualità che vi sia una situazione di insolvenza del vettore.

*4. In no case shall this insurance cover*

*..... 4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel*

## Clause 4.6 Institute Cargo Clauses (A) 01/01/2009:

### *"Exclusions*

*4. In no case shall this insurance cover:*

*4.6. Loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage.*

*This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract“.*

## Spese di inoltro a destino

### Clause 12 ICC 2009

Laddove ricorra un rischio coperto l'assicurato ha titolo per conseguire l'indennizzo di "*any extra charges properly and reasonably incurred in unloading, storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured*".

### Clause 16.1 delle ICC (A) *Sue and labour expenses*

Nelle polizze italiane se l'evento è coperto le spese sostenute per il recupero del container sbarcato altrove possono in linea di principio rientrare nell'ambito delle azioni di mitigazione del danno previste all'articolo 10 della Polizza Merci e/o dall'articolo 1914 del codice civile.

Con la modifica apportata all'articolo 1741 c.c., esso prevede ora che, qualora lo spedizioniere agisca quale spedizioniere-vettore, ossia con mezzi propri o altrui assuma l'esecuzione del trasporto, la sua responsabilità è disciplinata dall'articolo 1696, beneficiando dunque - laddove ne sussistano i presupposti - del limite risarcitorio ivi previsto.

La precisazione ha l'effetto di risolvere in via definitiva (nel senso dell'applicabilità del limite) la questione se lo spedizioniere-vettore che non è autorizzato all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi per effetto dell'iscrizione al relativo albo possa o meno invocare il limite risarcitorio accordato in favore del vettore.

## **Cassazione Sez. III, 14 febbraio 2005, n. 2898 Sittam c. Tecnidea:**

*“Affinché lo spedizioniere, che normalmente è obbligato a concludere il contratto di trasporto con terzi in nome proprio e per conto di colui che gli ha conferito l’incarico, acquisti la veste di spedizioniere-vettore a norma dell’art. 1741 c.c., è necessario che egli assuma l’unitaria obbligazione dell’esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell’operazione complessiva”*

## **Cassazione Sez. III, 6 agosto 2004, n. 15186 A & M. Production c. Trasporti Mondiali Panalpina**

*“In tema di contratto di spedizione, affinché lo spedizioniere - soggetto normalmente obbligato a concludere un contratto in nome proprio e per conto di colui che gli ha conferito l’incarico, secondo lo schema del mandato senza rappresentanza-, acquisti anche la qualità di vettore, occorre provare che il soggetto agente in guisa di spedizioniere abbia altresì assunto l’obbligo dell’esecuzione del trasporto con mezzi propri o altrui, e non soltanto quello di stipulare un contratto di trasporto in nome proprio e per conto del committente; il giudice di merito deve tener conto, in particolare, del comportamento complessivo delle parti, anche successivo alla stipula del contratto”.*

Rilevanti sono infine le implicazioni nascenti dalla revisione dell'articolo 2761 c.c. in materia di privilegi speciali, che ha di fatto equiparato lo spedizioniere al vettore.

La disposizione nel suo testo attuale attribuisce allo spedizioniere un privilegio che può essere esercitato su tutti i beni oggetto di spedizione finché i beni restano presso di lui, nonché su beni oggetto di una spedizione diversa da quella per cui è sorto il credito, purché tali spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

L'inserimento dello spedizioniere quale soggetto parificato al vettore nel primo comma dell'articolo 1761 c.c. sembra riferirsi più prettamente all'ipotesi dello spedizioniere-vettore che assume la responsabilità dell'esecuzione del trasporto, mentre lo spedizioniere "puro" mantiene, in qualità di mandatario, il privilegio previsto all'articolo 2761 secondo comma, ossia il privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esercizio del mandato.

La norma tuttavia non opera alcun tipo di distinzione tra le diverse tipologie di spedizioniere.

Il riferimento alla unicità del contratto per prestazioni periodiche o continuative nasce molto probabilmente dall'orientamento espresso da qualche anno dalla giurisprudenza.



le nostre Corti hanno per lungo tempo manifestato un orientamento restrittivo riguardo alla sussistenza dei presupposti per l'esercizio del privilegio in favore del vettore, richiedendo che lo stesso venisse attuato solo su cose direttamente detenute dal vettore, e solo per crediti relativi al trasporto della specifica partita di merce oggetto della ritenzione.

La Cassazione tuttavia, con sentenza 28 giugno 2005, n. 13905 *La Quercia c. Castelletti* ha affermato che:

a) il privilegio è attuabile sulle cose che il vettore detiene anche indirettamente, come nel caso in cui egli si avvalga di subvettori, poiché si tratta di beni che non sono ancora entrati nella disponibilità del destinatario;

b) i diritti di ritenzione e privilegio sulle cose trasportate previsti dagli articoli 2761 e 2756 c.c. in favore dei crediti nascenti dal contratto di trasporto richiedono soltanto che la causa del credito sia il trasporto, e cioè che vi sia un rapporto di connessione tra le cose ed il credito, per cui tale privilegio può essere esercitato anche su cose oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito, se i singoli trasporti costituiscono esecuzione di un unico contratto.

Dunque, per la Suprema Corte se vi sono vari trasporti di merci diverse ma in esecuzione di un unico contratto il privilegio può essere esercitato anche per il corrispettivo maturato per un trasporto precedente a quello avente ad oggetto la merce che si intende sottoporre a privilegio e ritenzione.

La giurisprudenza ha in seguito individuato in alcuni casi quali siano i presupposti per stabilire se i crediti nascono da un accordo-quadro che prevede l'esecuzione di più trasporti continuativi, oppure da una serie di consegne ripartite di un unico lotto, o ancora ricorrano diversi ordini di trasporto "spot" di lotti distinti tra loro.

La novella dell'articolo 2761 c.c. rinvia abbastanza chiaramente a tale dibattito giurisprudenziale.

Le implicazioni nascenti da tale modifica sono numerose; occorrerà valutare quali saranno le modalità applicative e l'impatto che la disposizione avrà sui rapporti contrattuali esistenti e futuri.

Ad esempio, che accade in caso di crediti concorrenti di spedizioniere e vettore effettivo?

Chi prevale?

## Le modifiche all'articolo 1696 c.c. Il nuovo limite di risarcimento

L'articolo 1696 del Codice civile, già innovato con il D. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, è stato modificato in relazione al trasporto multimodale.

- 1 euro per chilogrammo di merce perduta o avariata per tutte le ipotesi di trasporti nazionali
- limite previsto dall'articolo 23 comma 3 della CMR e successiva modificazioni ( dunque il limite introdotto con il Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978, pari a 8,33 DSP per chilo di merce perduta o danneggiata) per i trasporti internazionali.

## Le modifiche all'articolo 1696 c.c.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali **terrestri** e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, nei trasporti internazionali terrestri, **ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.**

Pur in assenza di un riferimento specifico al trasporto multimodale, il limite risarcitorio introdotto nel 2005 ha finito per applicarsi anche a tale tipologia di trasporto, dal momento che la giurisprudenza del nostro paese ormai di regola ritiene che il trasporto multimodale sia interamente ed esclusivamente disciplinato dalle norme del codice civile.

Corte d'Appello di Milano, 4 Aprile 2008 *Saima Avandero S.p.A. c. Zurich International Italia S.p.A.*

*«In base all'art. 2951 cod. civ., applicabile ad un trasporto multimodale eseguito su strada in Italia e quindi per via aerea dall'Italia a Hong Kong, la prescrizione dei diritti del vettore è di diciotto mesi».*

*«Ad un trasporto multimodale eseguito per una prima tratta su strada e per una seconda tratta per via aerea non è applicabile, ai sensi dell'art. 1680 e seguenti cod. civ., la Convenzione di Varsavia del 1929 ma esclusivamente la disciplina del codice civile».*

Quali problemi si presentano nella pratica per effetto dell'applicazione del codice al trasporto multimodale?

Due diversi orientamenti

- il cd. network liability system in base al quale ciascuna tratta del trasporto multimodale va regolata dalla disciplina ad essa propria,
- la cd. teoria dell'assorbimento che prevede l'applicazione del regime giuridico proprio della tratta prevalente, hanno trovato qualche rara e risalente affermazione,

Sono ormai nettamente minoritari in giurisprudenza.

**MA la modifica all'articolo 1696 c.c. ha introdotto per legge il sistema network?**



Nuovo testo del terzo comma articolo 1696 c.c.

**Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.**

Il limite di 3 euro per kg di merce perduta o danneggiata sembra riflettere il limite di due diritti speciali di prelievo previsti per il trasporto marittimo dalle Hague-Visby Rules.

Potrebbe applicarsi un limite più conveniente al vettore multimodale per l'eventualità che non si individui in che tratta del trasporto si è verificato il danno?



# Colpa grave

Resta ferma la impossibilità di invocare il limite in caso di colpa grave

Qual è la posizione della nostra giurisprudenza in materia di colpa grave del vettore?

Negli anni si è registrato un progressivo irrigidimento della giurisprudenza italiana nei confronti del vettore, con il riconoscimento - sempre più frequente - della colpa grave

Le ipotesi più frequenti

# Veicolo lasciato in zona non custodita

## Corte d'Appello di Bari, sentenza n. 250 del 08.02.2018

Nella specie, la colpa grave del vettore va senz'altro ravvisata nelle circostanza che l'area di parcheggio scelta per la propria sosta risultava priva di adeguate misure di sicurezza e video sorveglianza, priva di barriere di controllo all'ingresso e all'uscita, sfornita di servizi di pattugliamento e sorveglianza notturni, soprattutto avuto riguardo alla rilevante frequenza con la quale gli autotrasportatori subiscono simili furti.

Per fornire la prova liberatoria, il vettore deve dimostrare di avere adottato, tra le varie possibili modalità ordinarie del trasporto, quelle più idonee a garantire la puntuale esecuzione del contratto e provare che l'evento era, in definitiva, inevitabile in relazione ad un parametro valutativo della diligenza, da apprezzarsi, in caso di vettore professionale, alla stregua dell'art.1176, comma 2, c.c. (cfr., Cass. n.14397/99; n.4236/01; n.17478/07).

L'abbandono di un veicolo e della merce in esso caricata in un luogo pubblico privo di qualsiasi protezione integra gli estremi della colpa grave, in quanto l'evento è derivato da un comportamento del vettore che ha operato con straordinaria ed inescusabile imprudenza e negligenza, omettendo non solo la diligenza media del buon padre di famiglia, rapportata alla professionalità del servizio da svolgere, ma anche quel grado minimo di diligenza osservato dalla generalità delle persone.

## Veicolo lasciato in zona non custodita

Corte d'Appello di Milano, sentenza n. 3603 del 15,12,2021

*Inoltre, indipendentemente dalla preventiva espressa indicazione del valore del carico, l'accettazione dell'esecuzione del trasporto, implicava per M., l'obbligo di tenere tutti i comportamenti idonei a prevenire eventi prevedibili che comportassero la perdita del carico, quale appunto il furto, dotandosi, nel caso di specie, di un mezzo di trasporto dotato di antifurto ed evitando di sostare molte ore in un'area di servizio incustodita. Infatti, è circostanza del tutto assorbente che esclude qualsiasi rilievo alle circostanze dedotte nel motivo di appello, il fatto che il furto è stato causato dalla condotta gravemente colposa dell'autista che senza alcuna ragione ha effettuato una sosta ingiustificatamente prolungata in un'area di servizio incustodita senza alcuna minima attenzione al carico che trasportava."*

## Il caso della rapina

Non è sufficiente il verificarsi di una rapina per poter legittimamente invocare l'esimente del «caso fortuito»

Occorre in concreto verificare le modalità in cui si è verificata la rapina, che deve costituire un evento assolutamente imprevedibile e non solo improbabile.

Riconosciuta responsabilità del vettore in caso di rapina occorsa in una zona con alta intensità di fenomeni delittuosi di questo tipo, su un carico di ingente valore, con utilizzo di un mezzo privo di adeguati strumenti di protezione/antifurto.

## Il caso della rapina

La sentenza n. 3991/2016 della Corte d'Appello di Milano e il riconoscimento della colpa grave del vettore

Nel caso in esame -anche a voler trascurare la non inverosimile ipotesi che non di rapina si sia trattato, ma di furto organizzato in concorso tra gli ignoti malviventi ed un "basista" facente parte dell'organizzazione imprenditoriale di uno dei soggetti incaricati del trasporto, considerata l'impossibilità di organizzare il colpo, con necessaria predisposizione di uomini, mezzi, luoghi di stivaggio della voluminosa refurtiva, senza un congruo anticipo- si deve evidenziare che si verte in situazione del tutto analoga a quella contemplata nella citata sentenza n. 14397/1999, posto che la presunta rapina si è verificata in una regione, la Puglia, ad alta penetrazione della criminalità organizzata, ed in zona della stessa, Cerignola, dove è frequente la commissione di fatti analoghi; che il carico era di elevato valore commerciale -noto ai vettori, in ragione della chiara dizione dei documenti di carico, ed all'autista (che alle forze dell'ordine aveva denunciato di trasportare quasi 300 quintali di rame in cavi), valore comunque agevolmente desumibile dai listini riportanti i dati di contrattazione delle borse merci pubblicati quotidianamente dai giornali- e difficilmente rintracciabile, una volta sottratto, non presentando caratteristiche distintive, e comunque essendo suscettibile di fusione; che il mezzo non era dotato di alcun sistema di sicurezza, che, in ipotesi, ne bloccasse l'avviamento (senza suscettibilità di sblocco da parte del conducente) in caso di aggressione, né di un sistema di allarme e rilevamento satellitare, che avrebbe consentito di monitorare in tempo reale gli spostamenti, ed individuare il luogo di scarico della merce, dando modo alle forze dell'ordine di intervenire nelle more delle necessariamente laboriose operazioni di scarico (durate circa un'ora, secondo l'autista Riefoli - verbale di denuncia 22.9.2011, all. 3 fasc. di parte appellata Zurich Insurance PLC), o comunque recuperare il carico.

Situazione configurante colpa grave del vettore e del sub-vettore, con la loro conseguente impossibilità di avvalersi della limitazione di responsabilità di cui all'art. 1696 c.c..

## Il caso della rapina

La sentenza n. 2958 del 13.10.2021 della Corte d'Appello di Milano: assenza di colpa grave e riconoscimento del limite

*Nella fattispecie in esame, deve escludersi che sia stata fornita dalla compagnia di assicurazioni attrice in primo grado, la dimostrazione di una colpa grave del vettore. Risulta accertato in giudizio che il vettore aveva stipulato un contratto per la fornitura di un servizio di antifurto con installazione sull'automezzo rapinato dai malfattori, di un antifurto satellitare, anche se, come sopra rilevato, è rimasto incerto se lo stesso funzionasse regolarmente al momento della rapina. Osserva la Corte come il trasporto era stato programmato in orario diurno, senza la previsione di soste, e come la merce trasportata, rappresentata da prodotti medicinali, seppure di non trascurabile valore, non appartenesse a quel genere di prodotti, come ad esempio gioielli od opere d'arte, che devono essere trasportati con l'adozione di speciali e specifiche cautele. [...] Sotto la minaccia di armi da fuoco, ad opera del conducente e del passeggero della detta autovettura, l'autista dell'autocarro era costretto a fermarsi, mentre la vettura dei malviventi si metteva di traverso sulla strada bloccandone la marcia. Sempre sotto la minaccia delle armi da fuoco, due rapinatori salivano a bordo dell'automezzo, prendendone il controllo, e conducendolo in altro luogo, dove veniva sottratto il carico, ed abbandonato l'autocarro con l'autista ancora a bordo. Ritiene il Collegio che una resistenza, anche passiva, da parte dell'autista, od una sua qualsiasi iniziativa, avrebbe esposto il medesimo ad un grave rischio per la propria incolumità. Non può pertanto ritenersi connotato da inexcusabile negligenza la condotta del vettore, sia con riguardo alle cautele preventive, sopra indicate, sia quanto alle concrete modalità del fatto, dovendo ritenersi non resistibile una minaccia a mano armata*



# GRAZIE PER L'ATTENZIONE

**DOCENTI:**

Avv.ti Claudio Perrella, Alessio Totaro e Pietro Nisi  
di *RP Legal & Tax*